

Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

GK 34

Untere Brühlstrasse West – Kreditbewilligung für die 1. und 2. Etappe des Strassenbauprojekts

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Zusammenfassung

Für die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes Zofingen sieht der Stadtrat als Teil seiner Politik die verbesserte Verfügbarkeit von Bauland in der Arbeitszone vor. Dazu gehört die Zurverfügungstellung des erforderlichen Landes für die Erschliessungsinfrastruktur.

Das Gebiet der Unteren Brühlstrasse West ist gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan der Stadt Zofingen der Arbeitszone ohne Sondernutzungsplanpflicht zugewiesen. Das unternutzte Areal ist teilweise bebaut und nicht vollständig erschlossen. Das Hightech-Areal Brühl ist eines von ca. 30 wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten im Kanton Aargau, bei welchen eine wertschöpfungsintensive Nutzung angestrebt wird (Anhang 1). Die Areale sollen jeweils entwickelt und verfügbar gemacht werden. Die Standortförderung Aargau Services unterstützt und koordiniert die Entwicklung von Hightech-Arealen. Sie nimmt dabei eine koordinierende Aufgabe wahr und verbindet die verschiedenen involvierten Akteure.

Die nun zur Erschliessung anstehende Teilfläche der Arbeitszone auf der Westseite der Unteren Brühlstrasse wurde teilweise mit der Siegfried AG abgetauscht (vgl. GK 122, Beschluss Einwohnerrat vom 21. Mai 2012). Die andere Teilfläche (Parzelle 2967) wurde ursprünglich als Pflanzgartenareal genutzt (vgl. GK 49, Beschluss Einwohnerrat vom 13. September 2010, Pflanzlandverlegung Brühl, Verlegung in das Gebiet Spitalbrühl/Aesch). Nach dem Verkauf der Parzelle 3731 an die Bilfinger AG stehen der Stadt noch knapp 40'000 m² Arbeitszone auf der Westseite der Unteren Brühlstrasse zur Überbauung zur Verfügung (Anhang 2).

Für eine rechtsgenügeliche Erschliessung, als Voraussetzung für eine zonenkonforme Überbauung, ist die vorhandene Strasseninfrastruktur – von der Unteren Brühlstrasse K204 wie auch vom Schleifeweg her – ungenügend. Der rechtskräftige Erschliessungsplan stellt die Erschliessung der

stadteigenen Parzellen 2967 und 369 sicher und schafft die Voraussetzung für eine neue Gemeindestrasse. Der Erschliessungsplan hält eine Strasse von einer Länge von 232 m zwischen der Unteren Brühlstrasse und dem Schleifeweg frei. Weiter wird eine Stichstrasse (Länge 46 m) nach Norden für den Anschluss der Parzelle 2967 rechtlich sichergestellt. Das vorliegende kommunale Strassenbauprojekt dient der Erschliessung der Arbeitszone Untere Brühlstrasse West.

Die Erschliessung der Unteren Brühlstrasse West besteht aus insgesamt vier Etappen (vgl. Anhang 2). Dem Einwohnerrat werden zunächst die ersten beiden Etappen zum Beschluss vorgelegt. Realisiert wird vorerst nur die 1. Etappe. Je nach Käuferinteressen (Baulandbedarf, Grösse des Neubaus, Erschliessung usw.) kann evtl. auf die Realisierung der weiteren Strassenbauetappen (2., 3. und 4. Etappe, vgl. Anhang 2) verzichtet werden. So kann der Stadtrat flexibel auf mögliche Überbauungen reagieren und muss nicht für jede Teiletappe eine Einwohnerratsvorlage erstellen.

Die Strassenbaukosten für die beiden ersten Etappen belaufen sich auf CHF 724'000. Hinzu kommen die Kosten für die Strassenbeleuchtung von CHF 135'000 und für die Kanalisation und die Strassenentwässerung von CHF 170'000.

II Einleitung, Sachverhalt und Ausgangslage

Die Arbeitszone der Stadt Zofingen ist zu ca. 80 % überbaut (BVU/ARE, Stand der Erschliessung, Juni 2017). In der Arbeitszone sind industrielle und gewerbliche Bauten und Dienstleistungsbetriebe zugelassen. Deshalb sind bei der jeweiligen Planung der Strasseninfrastruktur grossmassstäbliche Bautiefen zu berücksichtigen. Im Rahmen der laufenden Teilrevision der Nutzungsplanung sollen neu höhere Bauten bis 30 m zugelassen werden (heute beträgt die Gebäudehöhe in der Arbeitszone 20 m). Die Arbeitszone der Unteren Brühlstrasse West wird mit einer neuen Gemeindestrasse von der Unteren Brühlstrasse K204 bis zum Anschluss an den Schleifeweg erschlossen. Sie hat die Funktion einer Feinerschliessung.

1. Erschliessungskonzept Untere Brühlstrasse West

Das Erschliessungskonzept Untere Brühlstrasse West sieht hauptsächlich folgende Bestandteile vor:

- Anschluss an die Untere Brühlstrasse K204
- durchgehende Verbindung mit Anschluss an den Schleifeweg
- Stichstrasse zur Erschliessung der Parzelle 2967

Erschliessungsperimeter

Der Erschliessungsperimeter befindet sich vollumfänglich in der Arbeitszone. Er umfasst folgenden Perimeter:

- Untere Brühlstrasse mit dem Areal der Limmat Bus AG, dem Areal der Firma Bilfinger (Parzelle 3731)
- Parzelle 369
- Parzelle 2967

2. Erschliessungsplan Untere Brühlstrasse West

Mit dem Erschliessungsplan (Genehmigung Regierungsrat 5. Februar 2016) wurde ein grundeigentümerverbindliches Erschliessungskonzept festgelegt. Die Verkehrsflächen zwischen den einzelnen Parzellen in der Unteren Brühlstrasse West waren bislang nicht ausparzelliert. Im Rahmen der Erarbeitung des Erschliessungsplanes wurden vorgängig verschiedene Erschliessungsvarianten untersucht. Es sind dies im Einzelnen:

- **Variante 1:** Durchgehende Verbindung Untere Brühlstrasse K204 bis Anschluss an den Schleifeweg im Gegenverkehr
- **Variante 2:** Ringstrasse im Einbahnverkehr ohne Anschluss an den Schleifeweg
- **Variante 3:** Ringstrasse im Einbahnregime unter Einbezug des Schleifewegs

Die drei Varianten zeigten auf, welche minimalen Verkehrsflächen für die Erschliessung der Arbeitszone erforderlich sind. Das vorliegende Strassenbauprojekt basiert auf dem Erschliessungskonzept der **Variante 1** mit der durchgehenden Verbindung von der Unteren Brühlstrasse K204 bis zum Anschluss an den Schleifeweg im Gegenverkehr. Diese Variante weist den geringsten Anteil an Verkehrsflächen auf (durchgehende Verbindung zum Schleifeweg im Gegenverkehr). Sie lässt den Spielraum für die parzellenweise Erschliessung offen, angesichts der Unkenntnis des Überbaumusters zukünftiger Bauten und Anlagen. Allfällige Feinerschliessungsanlagen sind dann massgeschneidert im Rahmen der Baugesuchverfahren festzulegen.

Eine durchgehende Verbindung hat gegenüber einer Stichstrasse (Sackgasse) verschiedene Vorteile, insbesondere Durchlässigkeit des Netzes für sämtliche Verkehrsteilnehmenden, bessere Trassen für Werkleitungen sowie einfachere Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten (Umleitungen).

Mit dem Erschliessungsplan wurden Baulinien im Abstand von 2 m ausgeschieden. Diese garantieren bei einem möglichen Abbruch der bestehenden Bauten den Unterabstand gegenüber der zukünftigen Gemeindestrasse.

Während der Erarbeitung des Erschliessungsplanes lehnte das BVU/ATB eine rückwärtige Ausfahrt aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Untere Brühlstrasse K204 ab.

III Kommunales Strassenbauprojekt

1. Zielsetzungen

Mit dem kommunalen Strassenbauprojekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Herbeiführung der Baureife für ca. 5 ha Bauland in der Arbeitszone
- Lichtsignalfreier Anschluss an die Untere Brühlstrasse K104
- Etappierbare Ausführung der einzelnen Strassenbauetappen
- Ergänzung der bestehenden Werkleitungen

2. Neue Erschliessungsstrassen

Die Erschliessungsstrassen sind mit einer Breite von 6.50 m auf den massgebenden Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen (LW/LW) ausgerichtet. Die bestehende Strasse (Anschluss Untere

Brühlstrasse) weist praktisch kein Längsgefälle auf. Die Entwässerung erfolgt über bestehende Entwässerungsrinnen. Das Quergefälle variiert zwischen 1 % und 4 %. Das Abwasser wird wie heute in die bestehende Kanalisation abgeleitet. Im Bereich der Strassenneubauten würde eine neue Kanalisationsleitung in Richtung Schleifeweg gebaut.

3. Vier Bauetappen

Aufgrund der noch nicht bekannten Hochbauten und Abmessungen kann die Verkehrserschliessung grundsätzlich in vier Strassenbauetappen unterteilt werden. Es sind dies:

- 1. Etappe: Anschluss Untere Brühlstrasse bis Ende bestehende Erschliessungsstrasse inkl. Wendemöglichkeit für Lastwagen, Länge ca. 232 m (Sanierung)
- 2. Etappe: Stichstrasse nach Norden, Erschliessung Parzelle 2967, Länge ca. 46 m (Neubau)
- 3. Etappe: Verbindung zum Schleifeweg, Länge ca. 110 m (Neubau)
- 4. Etappe: Ausbau bestehender Schleifeweg, Länge ca. 162 m

Erläuterungen zu den einzelnen Bauetappen

1. Etappe

Die 1. Etappe soll unabhängig von späteren Erschliessungsprojekten erfolgen. Aufgrund der untersuchten Fundationsschicht benötigt die 1. Bauetappe lediglich einen Belagsersatz. Die Sondierbohrungen zeigten, dass im bestehenden Strassenkörper eine genügend starke und frostsichere Fundationsschicht vorhanden ist. Entlang dem projektierten Strassenrand ist ein Randabschluss mit einem einreihigen Bundstein geplant.

2. Etappe

Die Stichstrasse der 2. Etappe wird neu gebaut. Die Entwässerung erfolgt im Dachgefälle. Es werden eine neue Kanalisationsleitung und weitere Werkleitungen (siehe Ziff. 3.4) eingelegt. Auch die Höhenlage und die Gefällsverhältnisse sind ungenügend. Sämtliche Werkleitungen müssen neu verlegt werden.

3. Etappe

Bei der 3. Etappe handelt es sich ebenfalls um eine Neutrassierung. Heute besteht lediglich ein schmales Verbindungsstück zum Schleifeweg. Der bestehende Strassenaufbau ist ungenügend (Belag und Koffer) und muss komplett ersetzt werden. Auch die Werkleitungen müssen alle neu gebaut werden.

4. Etappe (Schleifeweg)

Der Schleifeweg ist eine Erschliessungsstrasse im Gemeindebesitz. Sie ist in einem schlechten baulichen Zustand (wie z. B. Aufbau, Belag, Entwässerung, Randabschlüsse, Beleuchtung). Gemäss Erhaltungsmanagement der Stadt Zofingen 2015 ist der Schleifeweg sanierungsbedürftig (kritischer Zustand). Er genügt für die Erschliessung der Arbeitszone nicht und ist auch zu schmal. Für eine zonenkonforme Erschliessung muss er ausgebaut und der Belag ersetzt werden. Mit dem Ausbau soll jedoch zugewartet werden, bis entsprechende Kenntnisse über Art und Umfang der Überbauung der Arbeitszone vorliegen. Die Sanierung und Erweiterung des Schleifewegs ist abhängig von zukünftigen Bauvorhaben und vom dafür erforderlichen Erschliessungssystem (Erschliessungsetappen).

4. Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Das Gebiet ist durch den Bahnhof SBB an das ÖV-Netz angebunden. Zudem befindet sich die Bushaltestelle "Zofingen, Tagblatt" der Buslinie 4 in unmittelbarer Nähe zum westlichen Perimeterbereich und die Bushaltestelle "Zofingen, Untere Brühlstrasse" der Buslinie 3 in der Nähe zum östlichen Perimeterbereich. Der Erschliessungsperimeter wird den ÖV-Güteklassen B bzw. C zugeordnet.

5. Fuss- und Radverkehr

Der Fuss- und Radverkehr wird auf der neuen Erschliessungsstrasse im Mischverkehr bei Tempo 30 geführt (Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden).

6. Werkleitungen

Im Zuge der Bauprojektierung wurden die Bedürfnisse der Werke erhoben (wie Abwasser, Energie, Wasser, Gas, Telekommunikation). Die Werkleitungen werden ergänzt und bei Bedarf verlängert. Ihre Trassen wurden im Erschliessungsplan gesichert.

7. Kanalisation/Kanalfernsehaufnahmen

Die Kanalfernsehaufnahmen zeigten, dass die Kanalisation in der Unteren Brühlstrasse entlang der Parzelle 3731 in einem guten Zustand ist. Lediglich die Haltung zwischen KS3 und KS4 ist mit Inliner zu sanieren.

Die Belagsproben bezüglich Teergehalts (PAK) brachten keine signifikante Belastung zu Tage. Es sind keine besonderen Massnahmen zu treffen.

Die Erschliessung des Areals Untere Brühlstrasse West mit Werkleitungen ist nicht deckungsgleich mit den vorerwähnten Etappen des Strassenbaus. Dies rührt daher, weil die jeweiligen Anschlusspunkte teilweise anders sind.

Die Inangriffnahme der einzelnen Strassenbauetappen ist jeweils mit dem Werkleitungsbau zu koordinieren.

8. Hochwasserschutz

Der Perimeter des Erschliessungsplans liegt bzgl. Hochwassergefahr (ausgehend von der Wigger) teilweise in der Gefahrenstufe mit mittlerer Gefährdung (blau), punktuell besteht die Gefahrenstufe mit erheblicher Gefährdung (rot). Dies hat zur Folge, dass Bauten gegen ein Hochwasser der Wigger von HQ 100 zu sichern sind. Gemäss der Fliesstiefenkarte liegen für ein HQ 100 Fliesstiefen von bis zu 2 m vor. Nach der Realisierung des Hochwasserschutzes an der Wigger fallen die Hochwasserschutzmassnahmen dahin (Objektschutzmassnahmen).

9. Altlasten

Ein Teil des Erschliessungsperimeters ist im Kataster der belasteten Standorte (KSB) eingetragen. Der verzeichnete belastete Standort ist allerdings bereits altlastenrechtlich untersucht worden. Die Resultate der Untersuchungen zeigen, dass aktuell vom Standort keine Gefährdung der Umwelt ausgeht. Deshalb ist der Standort als weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig eingestuft

worden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens werden projektbezogene, abfall- und altlastenrechtliche Auflagen formuliert, welche die Einhaltung der Altlastenverordnung (insbesondere Art. 3 AltIV) sowie die fachgerechte Entsorgung von belastetem Material gewährleisten.

10. Strassenbezeichnung

Es ist vorgesehen, die heute teilweise vorhandene Strassenverbindung auszuparzellieren. Sie wird eine zukünftige Gemeindestrasse. Der Stadtrat hat zu einem späteren Zeitpunkt die neue durchgehende Erschliessungsstrasse noch zu benennen (§ 35 BNO).

IV Baukosten

1. Kostenzusammenstellung für Strassenbau, Strassenbeleuchtung und Kanalisation

Die den einzelnen Etappen zugrunde gelegten Kosten basieren auf Erfahrungswerten (submittiert). Sie setzen sich wie folgt zusammen (Kostenvoranschlag $\pm 10\%$):

Strassenbaukosten 1. und 2. Etappe

Position	Einzelbeträge (CHF)	Einzelbeträge (CHF)
Strassenbau	1. Etappe	2. Etappe
Erwerb Grund und Rechte	5'000	2'000
Baukosten	383'000	124'000
Nebearbeiten	10'000	5'000
technische Arbeiten (Projekterstellung, Submission, Bauleitung usw.)	52'000	17'000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes (ca. 10 %)	45'000	14'800
Eigenleistungen Tiefbau und Planung (ca. 3 % der Baukosten)	11'490	3'720
Mehrwertsteuer 7,7 % (exkl. Eigenleistungen)	38'115	12'536
Total je Etappe	544'605	179'056
Total 1. und 2. Etappe	723'661	

Strassenbeleuchtung 1. und 2. Etappe

Position	Einzelbeträge CHF	Einzelbeträge CHF
Strassenbeleuchtung (inkl. MWST)	1. Etappe	2. Etappe
	90'000	45'000
Total 1. und 2. Etappe	135'000	

Kanalisation und Strassenentwässerung 1. und 2. Etappe

Position	Einzelbeträge (CHF)	Einzelbeträge (CHF)
Kanalisation und Strassenentwässerung	1. Etappe	2. Etappe
Erwerb Grund und Rechte	500	-
Baukosten	27'000	80'000
Nebenarbeiten	15'000	6'000
technische Arbeiten (Projekterstellung, Submission, Bauleitung usw.)	3'000	9'000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes (ca. 10 %)	4'550	9'500
Eigenleistungen Tiefbau und Planung (ca. 3 % der Baukosten)	810	2'400
Mehrwertsteuer 7,7 % (exkl. Eigenleistungen)	3'854	8'047
Total je Etappe	54'714	114'947
Total 1. und 2. Etappe	169'660	

Für die 3. und 4. Etappe sind gesamthaft mit Kosten von CHF 775'000 zu rechnen (Strassenbau, Strassenbeleuchtung und Kanalisation).

2. Kostenaufteilung auf einzelne Etappen

- In der 1. Etappe werden die Belagsarbeiten im Grabenbereich der Werkleitungen anteilmässig zulasten der einzelnen Werke aufgeteilt. Dieser Betrag kann aus heutiger Sicht nicht mit genügender Genauigkeit beziffert werden und ist daher in der Kostenzusammenstellung nicht aufgeführt.
- In der 2. und 3. Etappe werden die Werke nicht an den Kosten des Strassenbaus beteiligt, weil es sich um einen Strassenneubau handelt.
- In der 4. Etappe sind keine Werkleitungsarbeiten geplant.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Kosten

In der Kostenzusammenstellung nicht enthalten sind:

- Alle Leistungen zulasten der Werkleitungseigentümer, ausgenommen Strassenbeleuchtung
- Transport und Gebühren von allfälligem Inertmaterial
- Entschädigung und Inkonvenienzen der Anstösser
- Verkehrsregelungen

Die Investitionen in die Strassenbeleuchtung finanziert jeweils die Stadt. Die Kosten des Betriebs und Unterhalts werden im Rahmen des Contractings, welches die Stadt mit der StWZ Energie AG abgeschlossen hat, abgerechnet.

4. Finanz- und Investitionsplan 2018-2027

Im Finanz- und Investitionsplan 2018-2027 ist für die Erschliessung der Arbeitszone für die Strassenbauarbeiten CHF 800'000 eingestellt (Kto.-Nr. 4.6150.5010.19). Die Aufwendungen für die

Strassenbeleuchtung und die Kanalisation wurden zwischenzeitlich separat erhoben und werden bei der Überarbeitung des Finanz- und Investitionsplanes ergänzt.

Das Strassenbauprojekt erschliesst stadteigene Parzellen, so dass keine Grundeigentümerbeiträge eingefordert werden können. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt bislang nicht involvierte Dritte die durch die Stadt erstellte und finanzierte Verkehrsinfrastruktur nutzen, so können sie auch nachträglich noch zur anteilmässigen Mitfinanzierung belangt werden (§ 38 BauG). Jedoch können diese Parzellen nur mit einer sowohl rechtlich, wie auch tatsächlich genügenden Erschliessung zu einem marktüblichen Preis veräussert werden.

V Termine, weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung durch den Einwohnerrat folgt die öffentliche Auflage des Strassenbauprojekts der 1. und der 2. Etappe. Die Realisierung der einzelnen Strassenbauetappen erfolgt nach Dringlichkeit resp. anstehenden Hochbauprojekten. Sie bestimmen den Rhythmus der Abfolge der einzelnen Strassenbauetappen.

1. Öffentlichkeitsarbeit

Der Einbezug der Interessengruppen erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Erschliessungsplanes. Während der Mitwirkungsaufgabe und der öffentlichen Auflage des Erschliessungsplans sind keine Eingaben eingegangen. Die von der Strassenverbindung betroffenen Grundeigentümer wurden über die anstehenden Strassenbauarbeiten informiert.

2. Bezug zu andern Strassenbauvorhaben (nicht Bestandteil der Kreditvorlage)

Das kommunale Strassenbauprojekt steht in keinem direkten Zusammenhang mit anderen Strassenbauvorhaben. Die Bauarbeiten an der Unteren Brühlstrasse K104 werden im Frühjahr 2018 abgeschlossen. Der Deckbelagseinbau ist für den Sommer 2018 geplant. Die Umgestaltung des Kreiselns Henzmann (von Belag in Beton) ist ab 2018 vorgesehen. Die Realisation der 1. Etappe der Erschliessungsstrasse kann unmittelbar danach erfolgen. Die Bauarbeiten werden aber nur in Angriff genommen, wenn auf den entsprechenden Parzellen konkrete Bauvorhaben umgesetzt werden.

Die Erstellung der einzelnen Strassenbauetappen erfolgt jeweils unter Verkehr. Weil es sich teilweise um Neutrassierungen handelt, ist die Beeinträchtigung des Ziel- und Quellverkehrs in der Arbeitszone gering.

VI Schlussfolgerungen

Es handelt sich um ein einfaches und zweckmässiges kommunales Strassenbauprojekt. Mit dessen Realisation wird der Schild der Arbeitszone westlich der Unteren Brühlstrasse baureif gemacht. Die Ungewissheit über die bauliche Entwicklung der stadteigenen Parzellen verlangt über den Ausbaugrad der Feinerschliessung eine hohe Flexibilität. Lediglich der Anschlusspunkt an die Untere Brühlstrasse K104 ist vorgegeben. Um entsprechend reagieren zu können, schlägt der Stadtrat dem Einwohnerrat vorerst vor, den Bruttokredit für die ersten beiden Strassenbauetappen zu beschliessen. Diese beiden Strassenbauetappen sollen gemeinsam aufgelegt und submittiert werden. Zuerst wird

nur die 1. Etappe gebaut. Die 2. Etappe erfolgt später. Durch die jeweilige Zusammenlegung der Verfahren kann der Stadtrat flexibel und sofort auf mögliche Ansiedlungsprojekte reagieren.

Eine einzelfallweise Bewilligung der kommunalen Strassenbauprojekte durch den Einwohnerrat wäre zeit- und verfahrensmässig sehr aufwendig. Er würde dem Stadtrat die notwendige Handlungsfreiheit nehmen.

VII Antrag


Der Stadtrat stellt Ihnen folgende

Anträge

1. Für die Erschliessung der Unteren Brühlstrasse West (1. und 2. Etappe) sei ein Verpflichtungskredit von CHF 724'000 für den Strassenbau, zuzüglich Bauteuerung, zu bewilligen.
2. Für die Erschliessung der Unteren Brühlstrasse West (1. und 2. Etappe) sei ein Verpflichtungskredit von CHF 135'000 für die Strassenbeleuchtung, zuzüglich Bauteuerung, zu bewilligen.
3. Für die Erschliessung der Unteren Brühlstrasse West (1. und 2. Etappe) sei ein Verpflichtungskredit von CHF 170'000 für die Kanalisation und die Strassenentwässerung, zulasten der Spezialfinanzierung Abwasserbeseitigung, zuzüglich Bauteuerung, abzüglich Beiträge Dritter, zu bewilligen.

Zofingen, 31. Januar 2018

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN



Hans-Ruedi Hottiger
Stadtkammann



Catrin Friedli
Vizestadtschreiberin

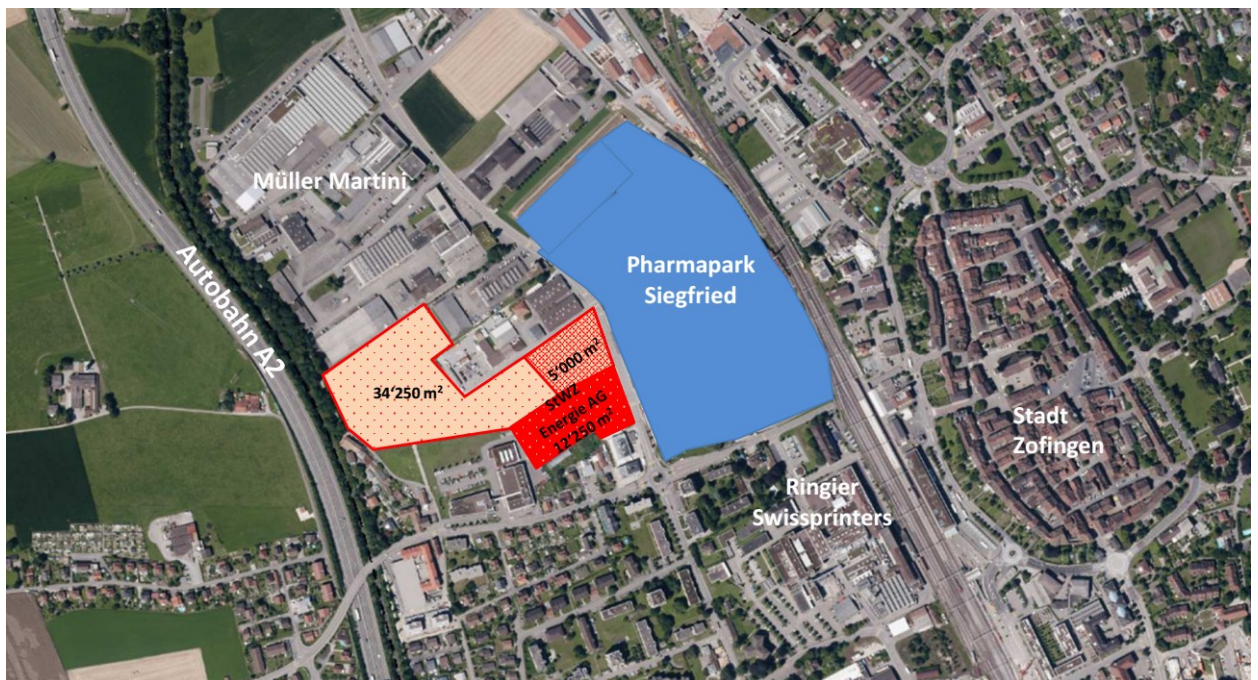
- Anhang 1: Situationsplan Hightech-Areal Brühl
- Anhang 2: Vier Erschliessungsetappen Untere Brühlstrasse

Anhang 1

Hightech-Areal Brühl



Stadteigene Flächenreserven Arbeitszone Untere Brühl, ca. 40'000 m²



Anhang 2

Vier Erschliessungsetappen, Untere Brühlstrasse

blau: 1. Bauetappe

gelb: 2. Bauetappe

grün: 3. Bauetappe

rosa: 4. Bauetappe

